Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2778

Vragen van de leden **Visser**, **Tellegen** en **Remco Dijkstra** (allen VVD) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *verkeershufters die minder vaak gepakt worden* (ingezonden 27 mei 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 2 juli 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2571.

Vraag 1
Kunt u uw stelling dat door trajectcontroles de uitstoot van CO_2, fijnstof en geluidproductie daalt, nader onderbouwen? Uit welk onderzoek blijkt dat en hoe is dat in de Nederlandse praktijk vastgesteld?

Antwoord 1
Trajectcontroles zorgen voor een verlaging van zowel de gemiddelde snelheid als de spreiding van snelheden. De effecten van verandering van snelheid op de uitstoot van CO_2, fijnstof en geluidsproductie zijn onder andere beschreven in het onderzoek[1] dat ik u bij mijn brief van 28 november 2011[2] heb gestuurd, voorafgaand aan de verhoging van de algemene snelheidslimiet naar 130 km/u.
Deze verbanden tussen snelheid en emissies zijn bevestigd in onderzoek van TNO uit 2015 (CO_2-emissiefactoren voor de snelweg), metingen en berekeningen van emissies van fijn stof door TNO voor/na de invoering van de 80-km/u zones en het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Vraag 2
Sinds wanneer is de vermindering van CO_2-uitstoot een doelstelling van trajectcontroles? Waar is dit vastgelegd, wat zijn de doelstellingen en wanneer zijn deze doelstellingen in uw ogen bereikt? Hoe verhoudt zich dit met het uitgangspunt dat bronbeleid het meest effectieve instrument is om de vermindering van CO_2-uitstoot van autoverkeer te realiseren?

[1] Blg-142118: «Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h»
[2] Kamerstukken vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13

ah-tk-20142015-2778
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 2
De landelijke CO_2-doelstelling vormt geen *aanleiding* tot het instellen van trajectcontroles. Zoals aangegeven in de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie van 22 april 2015[3] hebben trajectcontroles als *gevolg* dat de CO_2 -productie daalt. Het doel van trajectcontroles is naleving van de geldende snelheidslimiet (zoals ook aangegeven in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 januari 2015[4] en mijn brief van 14 november 2014[5]). Bij het vaststellen van een lokale snelheidslimiet wordt rekening gehouden met lokale factoren zoals verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

Vraag 3
Hoe verhoudt het antwoord onder 11 van de eerdere vragen inzake het bericht dat verkeershufters minder vaak gepakt worden[6] dat trajectcontroles ook dienen voor milieudoeleinden, zich tot de antwoorden op eerdere vragen inzake het bericht dat de automobilist de klos is[7], waarin wordt aangegeven dat verkeershandhaving gericht is op het verbeteren van de naleving van verkeersregels? Wanneer is verkeersveiligheid nu doorslaggevend en wanneer zijn milieudoeleinden dat? Hoe is deze afweging gemaakt? Indien het milieudoeleinden betreft, is het dan niet altijd een tijdelijke maatregel, gelet op de verbetering van de luchtkwaliteit, de CO_2-uitstoot en de geluidsreductie in de afgelopen jaren?

Antwoord 3
Zoals hierboven aangegeven, is het doel van trajectcontrolesystemen het handhaven van de geldende snelheidslimiet. Een belangrijk criterium bij de selectie van locaties voor de plaatsing van trajectcontroles is dan ook de mate waarin de snelheidslimiet wordt overschreden.
Milieudoeleinden en verkeersveiligheid zijn de directe aanleiding voor het vaststellen van een lokale snelheidslimiet die afwijkt van de standaardsnelheid van 130 km/u op snelwegen. Trajectcontroles zorgen ervoor dat de geldende limiet ook daadwerkelijk wordt nageleefd. Zodoende dragen trajectcontroles, zoals benoemd in antwoord 11 van de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie van 22 april 2015[8], bij aan zowel de verkeersveiligheid als milieudoeleinden. Het beleid is er op gericht om de snelheidslimiet op zo veel mogelijk trajecten te verhogen tot 130 km/u zodra dat kan binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu.

Vraag 4 en 5
Kan inzichtelijk worden gemaakt hoeveel en welke trajectcontroles worden ingezet voor milieudoeleinden? Zo ja, kunt u een overzicht geven van alle trajectcontroles ten behoeve van milieudoeleinden, met daarbij de opbrengsten van de boetes in de afgelopen vijf jaren?
Welke milieudoelstellingen worden er per trajectcontrole nagestreefd (geluid en/of fijnstof en/of andere), hoe worden deze gemonitord en zijn deze doelstellingen inmiddels al niet behaald? Wat is de (wettelijke) basis van deze doelstellingen: wet- en regelgeving en/of bestuurlijke afspraken of anders?

Antwoord 4 en 5
Zoals aangegeven is het doel van trajectcontroles de naleving van de geldende snelheidslimiet. De wettelijke kaders voor luchtkwaliteit, geluid en natuur spelen een rol bij het vaststellen van de lokale snelheidslimiet. De opgelegde boetebedragen voor alle wegvakken met trajectcontroles zijn opgenomen in de tabel bij antwoord 8.
De doelstellingen voor geluid zijn vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer («SWUNG»). De basis voor het luchtkwaliteitsbeleid is vastgelegd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit op basis van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Voor beide onderwerpen wordt jaarlijks een nalevingsverslag / monitoringsrapportage opgesteld

3 Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2067
4 Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1168
5 Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 567
6 Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2067
7 Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 567
8 Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2067

waarin de situatie wordt getoetst aan de doelstellingen. Het snelhedenbeleid is erop gericht om op locaties waar dat kan binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu, de snelheidslimiet te verhogen tot 130 km/u.

Vraag 6
Kunt u de inzet van de trajectcontroles met milieudoeleinden nog steeds legitimeren als blijkt uit de luchtkwaliteitsrapportage Monitoringsrapportage NSL 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 203) dat alle normen qua fijnstof en stikstof langs de snelwegen worden behaald in Nederland? Zo nee, wanneer worden deze controles dan stopgezet?

Antwoord 6
Het doel van trajectcontroles is naleving van de geldende snelheidslimiet. Bij het vaststellen van een snelheidslimiet voor een wegvak wordt rekening gehouden met lokale factoren zoals verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Het snelhedenbeleid is erop gericht om plaatselijke snelheidslimieten te verhogen, indien verbeterde omstandigheden daar voldoende ruimte voor geven. Dat betekent echter niet dat na het verhogen van een lokale snelheidslimiet de daar aanwezige trajectcontroles automatisch komen te vervallen.
Zoals aangegeven in mijn brief van 28 november 2011 is handhaving van de maximumsnelheid niet alleen van belang bij snelheidslimieten van 80km/u, maar ook bij hogere snelheidslimieten zoals 100km/u of 130 km/u.

Vraag 7
Welke (financiële) middelen zijn er ingezet om de zogenoemde geluidsdoelstellingen te realiseren en wat is de voortgang? Wat is de bijdrage van de trajectcontroles aan geluidsreductie? Wat is de bijdrage van overige middelen, zoals bronbeleid, stil asfalt en de geluidsschermen die zijn neergezet?

Antwoord 7
Zoals aangegeven in het Actieplan omgevingslawaai van Rijkswegen 2008–2013[9] worden de kosten voor geluidmaatregelen langs Rijkswegen voor deze periode geschat op ca € 400mln. In het Actieplan omgevingslawaai van Rijkswegen 2013–2018[10] worden de kosten voor de daaropvolgende periode (2013–2018) voorzichtig geschat op € 300 mln. Deze kosten voor de periode vanaf 2013 zijn verdeeld over de jaarlijkse naleving van geluidproductieplafonds, het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en aanlegprojecten, waarin ook wordt geanticipeerd op naleving van geluidproductieplafonds in toekomstige jaren.
Zoals aangegeven in het Actieplan 2013–2018 is het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting (>65dB) met 37% gedaald tussen 2006 en 2011. De grootste bijdrage aan deze daling wordt geleverd door werkzaamheden bij aanlegprojecten waarin met name geluidschermen en ook stille wegdekken (die ook tot het bronbeleid worden gerekend) zijn aangebracht.
Trajectcontroles zorgen voor een lagere gemiddelde snelheid en daarmee ook voor een (beperkte) daling van het geluidsniveau. De aanwezigheid van trajectcontroles wordt in de huidige geluidberekeningen momenteel -in tegenstelling tot bij luchtkwaliteit- echter niet meegenomen.

Vraag 8
Kunt u een overzicht geven van de trajectcontroles ten behoeve van de verkeersveiligheid (ook hier graag een overzicht van de opbrengsten per trajectcontrole van de boetes in de afgelopen vijf jaren)? Is onderzocht of en in welke mate de trajectcontroles daadwerkelijk hebben bijgedragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Zo nee, waarom niet?

[9] d.d. 7 juli 2008
[10] d.d. 14 januari 2014

Antwoord 8
De onderstaande tabel bevat per traject de snelheidslimiet en de hoogte van het totale opgelegde boetebedrag op grond van de wet Mulder voor de afgelopen vijf jaar (2010 – 2014).[11] Het opgelegde boetebedrag is niet exact gelijk aan de opbrengst per trajectcontrole: het verschil bestaat onder andere uit boetes die niet worden geïnd en opgelegde verhogingen wegens te late betaling.

Wegvak	Snelheidslimiet (km/u)	Totaal opgelegd boetebedrag 2010–2014 (x € 1.000)
A2 – Holendrecht -Maarssen	100 (tot Vinkeveen) 100/130 (vanaf Vinkeveen)	152.574
A4 – Leidschendam – Zoeterwoude	100/130	69.659
A10 -Nieuwe Meer – Coentunnel	100 en deels 80	16.140
A12 – Den Haag-Prins Clausplein	80 (stad in) 100 (stad uit)	9.495
A13 – Overschie-Kleinpolderplein	80	7.744
A58 – Bergen op Zoom – Roosendaal	120	2.808
N62 – Westerscheldetunnel	100	3.000

Zoals eerder aangegeven is een betere naleving als gevolg van trajectcontroles in algemene zin positief voor de verkeersveiligheid, ongeacht de aanleiding voor de specifieke snelheidslimiet. Uit metingen voor en na invoering van trajectcontroles is gebleken dat hierdoor de gemiddelde snelheid daalt. Zoals gemeld in de onderzoeken bij mijn brief van 11 november 2011[12] is verandering van de gemiddelde snelheid de beste voorspeller van het aantal ongevallen. Deze resultaten zijn bevestigd in ongevalanalyses na invoering van de 80km-zones met trajectcontroles.

[11] Niet alle trajectcontroles hebben in de periode 2010 t/m 2014 continu aangestaan.
[12] Kamerstukken vergaderjaar 2011–2012, 32 646, nr. 13